



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2005:21

**Olycka med flygplanet OY-FRO
på Älmhult/Möckelns flygplats, G län, den 21 juli 2005**

Dnr L-24/05

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se

2005-10-18

L-24/05

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport RL 2005:21

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 21 juli 2005, på Älmhult/Möckelns flygplats, G län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen OY-FRO.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

Rapport RL 2005:21

L-24/05

Rapporten färdigställd 2005-10-18

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	OY-FRO, Piper PA 28-151
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2005-07-21 kl. 20.10 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Älmhult/Möckelns flygplats, G län, (pos 5634N 01410E; 146 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: nordlig vind 5–10 knop, god sikt, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +15/+10 °C, QNH 1000 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga. Ingen miljöpåverkan
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 55 år, PPL (Danskt)
<i>Total flygtid</i>	309 timmar, varav 27 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	12 timmar, allt på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	14

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 21 juli 2005 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen OY-FRO inträffat på Älmhult/Möckelns flygplats, G län, samma dag kl. 20.10.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Göran Rosvall, ordförande, och Sakari Havbrandt, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsstyrelsen genom Magnus Axelson.

Händelseförlopp m.m.

Föraren hade startat flygningen i Danmark och kom fram till Älmhult efter en timme och 25 minuters flygning. Han flög över fältet och bedömde att det var vindstilla genom att kontrollera vindstruten. Han ansatte en landning i vänstervarv till bana 21¹ som är en gräsbana med dimensionerna 600 x 30 m. Banan lutar något utför så att banans slut är 1,5 m lägre än banans mittpunkt. Inflygningen, som utfördes med full klaff och med 70–75 mph fart, blev för hög och sättningen kom att ske långt in på banan som var våt efter en tidigare regnskur. Föraren kunde inte bromsa in flygplanet på den återstående banlängden. Flygplanet rullade ut i ett område med ojämn mossterräng med stubbar och diken. Noshjulet fastnade i terrängen varvid flygplanet tippade över nosen och hamnade upp och ner. De ombordvarande, som var oskadda, kunde själva lämna vraket.

¹ Bana 21: Banans riktning är ungefär 210 grader

Enligt flygplanets flyghandbok krävs ungefär 340 m för landning på hårdjord bana i vindstilla. På en våt gräsbana ökar landningssträckan med minst 20 %, vilket medför att erforderlig landningssträcka blir drygt 400 m.

Utlåtande

Enligt SMHI´s analys var vinden nordlig, 5-10 knop. Förarens bedömning att det var vindstilla byggde på en visuell bedömning av vindstruten. Då landningen skedde söderut är det möjligt att viss medvind rådde, vilket kan ha bidragit till den höga inflygningen och till svårigheten att bromsa in flygplanet. Det faktum att fältet lutar utför i landningsriktningen har bidragit till att landningen blev lång.

Olyckan orsakades av att föraren, i inflygningens slutskede, inte i tid uppfattade att förutsättningarna för en säker landning saknades. Bidragande har varit att fältytan var hal, att det var utförslut och att fältets begränsade längd medförde att inflygningen måste göras med precision för att landningen skulle lyckas.